

Nuevos esquemas de responsabilidad civil por daños de contaminación marina: El Convenio BUNKERS 2001 y el Convenio HNS 96

Jaime Rodrigo de Larrucea. Profesor de Derecho Marítimo (UPC)

Resumen: el presente estudio pretende mostrar los nuevos convenios específicos de responsabilidad civil por polución derivada del combustible de los buques (BUNKERS 2001) y el Sustancias Nocivas (HNS 1996). Ambos instrumentos jurídicos son desarrollos del CL-FUN 92 pero con sustantividad propia.

Abstract: This study aims to show the new agreements of liability for pollution resulting from the bunkers (BUNKERS 2001) and Noxious Substances (HNS 1996). Both legal instruments are FUND CLC-92 developments but with proper singularities.

Palabras claves: Contaminación marina; Responsabilidad del naviero; CLC-FUND 1992; BUNKERS 2001; HNS 96.

Keywords: Oil Pollution; Ship owners liability; CLC-FUND 92 Conventions; BUNKERS (2001); HNS 96.

Introducción:

Los tradicionales esquemas de derecho uniforme sobre responsabilidad Civil por daños de contaminación marina, integrados por el esquema CLC 92 (*Convenio sobre Responsabilidad Civil por daños debido a la contaminación por hidrocarburos*) y FUND 92 (*Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por contaminación por Hidrocarburos*)¹, han sido complementados recientemente con dos nuevos instrumentos,

¹ Los dos Convenios (CLC-FUND 92) están en vigor en España desde el 6 de julio de 1996.

con éxito dispar: el Convenio BUNKERS (2001) de reciente entrada en vigor² y el Convenio HNS (96), carente hasta el momento actual de ratificaciones.

Ambos Convenios participan de los principios y previsiones del modelo CLC-FUND 1992, por lo que el objeto del presente estudio, más allá de su carácter expositivo, intenta establecer los paralelismos y las singularidades de los nuevos instrumentos.

Convenio Bunkers (2001):

La promulgación y entrada en vigor del Convenio BUNKERS (2001) supone un hito fundamental en el régimen jurídico de protección del medio ambiente marino. La aplicación única y exclusiva del *Convenio Internacional por responsabilidad civil por Contaminación de Hidrocarburos CLC 92* y anteriormente el *CLC 69* a los “*buques tanques*” planteaba la inexistencia de una cobertura para los supuestos de contaminación por combustible de buques mercantes no incluíbles en el concepto legal de “*buques tanque*”³. Tal insuficiencia ya fue planteada en los primeros trabajos preparatorios del Convenio CLC 69.

² El BUNKERS (2001) entró en vigor en el 21 de noviembre del 2008. Un año se cumplían las previsiones para su entrada en vigor: antes se había aceptado por 18 estados, cinco de ellos con al menos 1 millón de GT cada uno.

³ La definición de *buque petrolero* que realiza el Convenio MARPOL (Anexo I, Regla I y II, no solamente incluye la idea de un buque tanque para el transporte de crudo o derivados, sino que en la definición incluye los buques OBO (*Ore Bulk Oil*) o buques de carga combinada y los buques quimiqueros y los gaseros.

Por otra parte la problemática de los derrames en las operaciones de aprovisionamiento de combustible de buques, resultan un supuesto frecuente en nuestros puertos (recordar, con carácter ilustrativo los accidentes del *SIERRA NAVAS*, *NEW FLAME* en las proximidades de Algeciras 2007. Tales antecedentes motivaron los trabajos preparatorios de la OMI, que culminan en el nuevo instrumento jurídico, que se desarrolla bajo los principios y claves fundamentales del Convenio Internacional por responsabilidad civil por Contaminación de Hidrocarburos (CLC 92), pero con singularidad propia, que determina el objetivo del presente trabajo.

El 19 de febrero de 2008 se publicó en el BOE el Instrumento de Ratificación del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos por combustible de los buques (BUNKERS 2001) de Londres de 23 de marzo de 2001.

Los aspectos esenciales de BUNKERS 2001, que ha entrado en vigor el 21 de noviembre de 2008, y sus diferencias más significativas con el Convenio CLC serían los siguientes:

Objetivo: El establecimiento de una cobertura indemnizatoria adecuada y eficaz por los daños debidos a la contaminación de hidrocarburos utilizados como combustible de los buques.

Ámbito de aplicación territorial: Daños por contaminación ocasionados en el territorio de un Estado Parte (incluido su mar territorial y su zona económica exclusiva (art. 2 del Convenio), incluyendo, en su caso, las medidas preventivas.

Ámbito de aplicación funcional: la Convención no se aplica (i) a los buques de Estado ni (ii) en aquellos supuestos en los que resulte de aplicación el Convenio CLC 1992 (vertido de combustible desde buques tanque que transportan hidrocarburos).

Sujetos responsables. Responsabilidad Objetiva y Solidaria. Se establece la responsabilidad objetiva del propietario del buque por los daños causados por contaminación y del coste de las medidas preventivas adoptadas para evitar tales daños (artº. 3). Para la Convención BUNKERS 2001, el concepto de propietario no sólo abarca al propietario registral (*registered owner*), sino también al arrendatario a casco desnudo (*Bareboat Charterer*), al gestor naval (*manager*) y al armador (*operator*); y todos ellos, de coexistir, serían solidariamente responsables de las indemnizaciones que se derivan de la causación de los daños a que se refiere la norma.

Es esta una diferencia fundamental que se debe destacar la responsabilidad por los daños se predica, no sólo al propietario inscrito (como es el caso de los Convenios CLC y FUND), sino que todas las empresas implicadas en la explotación del buque son solidariamente responsables de la compensación económica por los daños por contaminación causados por el combustible y también de las medidas preventivas, dondequiera que se tomen, para evitar o reducir al mínimo posible estos daños.

Exoneración de responsabilidad: El propietario puede quedar exonerado de responsabilidad si acredita que los daños se debieron (i) a acto de guerra o fenómeno natural extraordinario; (ii) a la acción intencionada de un tercero; (iii) a la negligencia de la autoridad responsable del mantenimiento de las luces y otras ayudas a la navegación. También podrá quedar exonerado total o parcialmente en aquellos supuestos en que el perjudicado, dolosa o negligentemente, causó o contribuyó a la causación de los daños.

Limitación de responsabilidad: El propietario tendrá derecho a limitar su responsabilidad de conformidad con el régimen de limitación nacional o internacional que resultare aplicable (en España, el Protocolo de Londres de 1996).

Prescripción y competencia: La acción de responsabilidad prescribirá por el transcurso de tres años a contar desde la producción del daño, extinguiéndose, en todo caso, a los seis años desde la fecha del suceso que ocasionó los daños. Resultan competentes para el conocimiento de las reclamaciones que se funden en las disposiciones de BUNKERS 2001 los tribunales del Estado Parte donde se hayan ocasionado los daños.

Los daños han de haber sido causados por hidrocarburos (incluidos los lubricantes) utilizados para la propulsión del buque -y por tanto, a bordo de sus tanques de combustible- o por aquellos que, encontrándose a bordo del buque, fueren a utilizarse para tal fin.

Cobertura aseguraticia: En todo caso, es el propietario inscrito de un buque superior a 1.000 toneladas de arqueo bruto sobre quien pesa la obligación de asegurar (o garantizar) las responsabilidades que derivan de BUNKERS 2001. La cobertura debe extenderse hasta el importe hasta el cual pueda limitarse la responsabilidad conforme al Convenio de Londres de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad (denunciado por España con efectos desde el 1 de noviembre de 2007). Además de la obligación de aseguramiento que pesa sobre los propietarios registrales de los buques matriculados en un Estado Parte, cada Estado Parte debe, conforme a su legislación nacional, exigir esta misma garantía a los buques que entren o salgan de sus puertos, cualquiera que fuere su matrícula. Por otro lado, el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador (o garante) de esta responsabilidad.

Convenio HNS 96:

Sobre la base del CLC y el FUND se aprobó por la OMI el 9 de mayo de 1996 el *“Convenio sobre Responsabilidad Civil por daños derivados de Transporte marítimo de Substancias nocivas y potencialmente peligrosas”*, la falta de ratificaciones (ninguna hasta el momento actual) plantea la duda razonable de su entrada en vigor en un futuro próximo. Las particularidades de dicho instrumento radican en su aplicación a las sustancias incluidas en su artº. 1.5º y su límite de responsabilidad del propietario es de 10 millones DEG para buques de hasta 2000. tons. Con un incremento progresivo por cada tonelada adicional hasta un máximo de 100 millones. El resto de aspectos (responsabilidad, cobertura aseguraticia, etc.) están tomados del CLC-FUND y resultan totalmente análogos.